Deutscher Bundestag **Drucksache 16/8438**

16. Wahlperiode 05. 03. 2008

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hans-Michael Goldmann, Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jürgen Koppelin, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Dr. Edmund Peter Geisen, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Dr. Konrad Schily, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Förderprogramm Binnenschifffahrt

Die Bundesregierung hat in dieser Legislaturperiode eine Vielzahl von Förder- und Unterstützungsprogrammen für die Modernisierung und Erneuerung der deutschen Binnenschifffahrtsflotte auf den Weg gebracht (u. a. Öffnung des § 6b Einkommensteuergesetzes, Programm abgasärmerer Motoren in der Binnenschifffahrt).

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat außerdem ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aufgelegt, in dem der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern bis 2010 erprobt werden soll. Demgegenüber hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) bereits im Rahmen des ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm einen Förderschwerpunkt Binnenschiffe gestartet, mit dem u. a. durch Zinsverbilligungen die Anschaffung neuer, emissionsarmer und flussverträglicher Binnenschiffe gefördert werden soll.

Auch wenn die Programme teilweise positiv vom Markt aufgenommen wurden und wieder neue Binnenschiffe in Auftrag gegeben werden, ist der Durchbruch bisher ausgeblieben. Insbesondere gibt es einen Widerspruch in dem Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des BMVBS und des Förderprogrammes des BMU.

Bereits im Handlungskonzept des Forums für Binnenschifffahrt und Logistik wurde ein Maßnahmenpaket zur Flottenmodernisierung gefordert. Unter der Überschrift „Flottenmodernisierung“ wird dort die Notwendigkeit hervorgehoben, zur Erweiterung und Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen, sich an den Konditionen der Gründerförderung der Mittelstandsbank zu orientieren und diese für die Binnenschifffahrt mit entsprechenden Kreditsummen und längeren Laufzeiten zu modifizieren. Dieses Instrumenta-

rium sollte auf bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmer ausgedehnt werden.

Nach wie vor ist festzustellen, dass zwischen der Eigenkapitalbasis vieler Binnenschifffahrtsunternehmen und der Eigenkapitelanforderung der Banken eine große Lücke klafft. Zusätzliche und wünschenswerte Investitionen in Umweltschutzmaßnahmen werden nur dann vorgenommen, wenn die Voraussetzungen für eine grundlegende Investition vorhanden sind, also für Neubau, Kauf eines jüngeren Schiffes oder Umbau eines vorhandenen. Ein Programm, das ergänzend zu § 6b des Einkommensteuergesetzes (EStG) die Eigenkapitalsituation mittelständischer Binnenschifffahrtsunternehmen verbessert, fehlt jedoch.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele dieser Anträge für den Förderschwerpunkt Binnenschiffe im ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm des BMU sind warum positiv beschieden worden, und wie viele sind warum negativ beschieden worden?
2. Plant die Bundesregierung eine Verlängerung des Förderschwerpunktes Binnenschiffe über das Jahr 2008 hinaus, und wenn nein, warum nicht?
3. Ist die Bundesregierung bereit, den Förderschwerpunkt Binnenschiffe dahingehend auszuweiten, dass alternativ zu den als Fördervoraussetzung geforderten niedrigeren Abgaswerten und der Flussverträglichkeit andere umweltgerechte Investitionen (z. B. Doppelhülle) getätigt werden können, und wenn nein, warum nicht?
4. Trifft es zu, dass es derzeit keine serienmäßige Rußpartikelfilter für Antriebsmaschinen sowie Motoren mit Grenzwerten, die den Voraussetzungen des Förderschwerpunktes entsprechen, der Größenordnung wie sie für Binnenschiffe benötigt werden, am Markt gibt, und wenn doch, welche Firmen sind der Bundesregierung als Anbieter bekannt?
5. Warum hat das BMVBS ein Forschungs- und Entwicklungsvorhaben aufgelegt, in dem der serienmäßige Einsatz von Partikelfiltern bis 2010 erprobt werden soll?
6. Wie teuer ist nach Kenntnis der Bundesregierung die individuelle Herstellung eines Rußpartikelfilters für Hauptantriebsmaschinen von Großmotor-Güterschiffen, und wie viel Prozent der Anschaffungskosten werden durch das Förderprogramm des BMU getragen?
7. Trifft es zu, dass die Beispiele, die das BMU anführt, die „Futura Carrier“ und die „Futura Tanker“, nicht mit echten Rußpartikelfiltern, sondern mit Filtern nach dem katalytischen Verfahren ausgestattet sind und dass die betreffenden Antriebsmaschinen erheblich schwächer sind, als die normalen Antriebsmaschinen der Großmotor-Güterschiffe?
8. Wie viele Hauptmotoren auf wie vielen Schiffen sind bislang durch das Programm zur Förderung abgasarmer Motoren gefördert worden?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Investition in einen neuen Motor in vielen Fällen deshalb keinen Sinn macht, weil das Schiff zu alt ist und eine grundsätzliche Modernisierung zunächst die Grundlage für Investitionen in Umweltschutzmaßnahmen bilden müsste?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Änderung des § 6b EStG Binnenschiffern nicht hilft, deren zu ersetzende Altschiffe gegenüber ihrem Buchwert keinen auskömmlichen Marktwert mehr haben (z. B. Einhüllen-Tankschiffe), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dieser Erkenntnis?

11. Wird die Bundesregierung die einzelnen Förderprogramme besser auf einander abstimmen, und wenn nein, warum nicht?

12. Wie viel Prozent der tatsächlichen Anschaffungs- und Umrüstungskosten beim Erwerb einer Hauptantriebsmaschine sind durch die Zuschüsse des Motorenförderprogramms durchschnittlich abgedeckt?

13. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Zuschüsse des Motorenförderprogramms geeignet sind, einen Unternehmer zu veranlassen, vorzeitig in einen neuen Motor zu investieren, und wie begründet Sie ihre Auffassung?

14. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung, Schiffskaufverträge bei einer Wasser- und Schifffahrtsdirektion zu erfassen und auszuwerten, um ähnlich den Gutachterausschüssen für Immobilien in den Kommunen Anhaltspunkte für die Werthaltigkeit zu erhalten?

15. Wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Forderung aus dem Handlungskonzept des Forums Binnenschifffahrt und Logistik nach Erweiterung und Ergänzung der Finanzierungsmöglichkeiten für Investitionen nach dem Vorbild der Konditionen für Gründerförderung auch für bereits am Markt agierende Binnenschifffahrtsunternehmer umgesetzt oder alternativ ein eigenes Investitionsprogramm für die Binnenschifffahrt geschaffen wird?

16. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, dass beim ERP-Unternehmerkredit dafür Sorge getragen wird, dass die Unternehmer adäquat zur niederländischen Staatsgarantie gefördert werden, wenn ja, wie, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 4. März 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333